CONVENTION
CONSTITUTIVE D'UN GROUPEMENT DE COMMANDES
pour la réalisation de l'étude de
« Reconquête de l'Autoroute A4 : vers une avenue métropolitaine »

La présente convention est établie

ENTRE

L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien (dénommée « l'A.C.T.E.P. »), dont le siège se situe à l'Hôtel de Ville, 20, rue Claude Pernes, 93110, à Rosny sous Bois, représentée par son Président en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération du
Conseil d'Administration en date du ……..,

La Région Ile de France (dénommée la Région) dont le siège se situe 33 rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par le Président du Conseil Régional, dûment habilité, à cet effet par délibération de la Commission Permanente n° CP 11-419 du 19 mai 2011

Le Département du Val de Marne (dénommé « le Département »), dont le siège se situe Hôtel du Département, 21-29 avenue du Général de Gaulle, 94 054 Créteil cedex, représenté par son Président en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil général en date du ……..,

Le Département de Seine et Marne (dénommé « le Département »), dont le siège se situe Hôtel du Département, 77010 Melun cedex, représenté par son Président en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil général en date du ……..,

La Ville de PARIS, dont le siège se trouve à l'Hôtel de Ville, place de l'Hôtel de Ville – 75196 PARIS CEDEX 04, représentée par son Maire en exercice, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil de PARIS en date du ……..

EXPOSE

Le territoire de l'Est parisien possède une armature urbaine structurée autour d'axes autoroutiers qui sont tant des axes de développement que des coupures urbaines et paysagères.

Si les autoroutes franciliennes ont essentiellement été pensées comme des voies de communication rapides pour desservir la capitale, le développement urbain actuel, la densification, l'évolution des mobilités et les réflexions sur la ville mixte et compacte poussent à envisager une mutation de ces infrastructures vers plus d'urbanité. La question du dépassement des contradictions entre logiques fonctionnelles de déplacement et logiques urbaines de mixité, de proximité et de qualité de vie se pose aujourd'hui avec acuité.

Le projet d'étude défini ci-après propose d'imaginer une reconquête urbaine progressive permettant une meilleure intégration de l'infrastructure autoroutière dans le tissu urbain et paysager.

L'évolution de l'A4 doit être imaginée de façon à faire de cet axe un vecteur de développement urbain et le support d'un système de transports en commun novateur.

ENJEUX

Ce travail de requalification doit permettre au territoire de l'Est parisien de prendre part au développement régional, en apportant des réponses aux grands enjeux de l'aménagement métropolitain.

Il s'agit de définir la manière dont l'autoroute et ses rives peuvent évoluer à court, moyen et long terme, dans l'objectif de faciliter des modes de déplacement à la hauteur des besoins identifiés et respectueux d'un développement durable des territoires irrigués et de permettre une optimisation restant à définir de l'occupation des rives de l'autoroute et au-delà.

Cette évolution de l'infrastructure actuelle s'appuie sur :

- la recherche d'une agglomération plus compacte et un objectif de raccourcissement des distances de déplacements ;
- la priorité accordée aux transports en commun sur tous les réseaux ;
- l'évolution technologique vers des véhicules moins nuisants.

Si les conditions légales et règlementaires n'organisent pas aujourd'hui la requalification des axes autoroutiers, le concept « d'autoroute apaisée » voit le jour et des projets visant à transformer ces axes pour en faire des vecteurs de développement se mettent en place, accompagnés par les services de l'Etat (ex : l'A4 à Reims ; la A480 à Grenoble).

Dans ce contexte, les territoires de l'Est francilien souhaitent saisir l'occasion pour faire de l'autoroute A4 un site expérimental qui s'inscrive dans la dynamique du *Cluster de la Ville Durable*, dont le cœur est fixé à Champs sur Marne (cité Descartes).

La Ville de Paris, pour sa part, attend de l'étude sur l'Autoroute A4, des propositions qui permettent de mettre en œuvre, dans la continuité des aménagements de l'A4, une « pacification » des quais de Bercy et de la Râpée et ainsi de rétablir un lien entre le 12ème arrondissement et la Seine. Elle attend aussi des éléments pour nourrir la réflexion qu'elle a engagée pour reconstruire un quartier de ville dans le secteur Bercy-Charenton.

L'autoroute A4 de Marne-la-Vallée à la porte de Bercy, est une porte d'entrée dans la métropole parisienne. Son insertion dans la zone dense et son « entrée » dans la capitale lui confèrent déjà un statut particulier en Ile-de-France. Aussi il est pertinent de penser que ce site puisse être défini comme le champ d'une expérimentation urbaine, généralisable par la suite.

Il est proposé que l'A4 à partir de Marne-la-Vallée soit transformée en *avenue métropolitaine*, soit un type de voirie qui reste à inventer, expérimentant dans une première phase les principes d' « autoroute *autrement* » en Ile-de-France.

OBJECTIFS

L'un des objectifs de cette étude est de fédérer les différents acteurs de l'aménagement de l'Est parisien afin de travailler sur l'application locale des hypothèses formulées sur la requalification d'une voirie autoroutière et de participer au développement d'un territoire en réconciliant urbanité, mobilité et paysage:

Urbanité

- une reconquête des paysages urbains en rive de l'infrastructure ;
- un projet urbain global permettant de relier les territoires aujourd'hui fragmentés par l'infrastructure ;
- une réappropriation d'espaces délaissés par la création d'espaces publics ;
- une valorisation du foncier par une programmation urbaine novatrice en rive de l'infrastructure.
- un nouveau traitement paysager pour certaines séquences.

Mobilité

- une réflexion systémique sur le maillage du territoire et la fluidité des déplacements ;
- une meilleure mise en relation de pôles régionaux de développement et l'émergence de nouvelles polarités ;
- l'implantation d'un mode de transports en commun novateur sur A4, complétant la desserte de l'Est parisien en lien avec les projets à l'étude (Grand Paris Express, Altival, Est TVM…)
- une anticipation sur l'évolution des mobilités individuelles.

Paysage environnement

- Un plan-paysage de mise en valeur de l'A4 tenant compte de la géographie et des grands éléments paysagers (Seine, Marne, Bois de Vincennes)
- Un plan de réduction de l'impact environnemental de l'autoroute

En deuxième lieu, cette étude doit apporter aux acteurs concernés les éléments leur permettant de décider des conditions dans lesquelles le projet doit être poursuivi. Ces éléments concernent la consistance du projet, sa contribution aux objectifs définis ci-dessus, son bilan socio-économique et environnemental, et enfin la prise en compte des enjeux de déplacement dépassant le seul cadre de l'Est parisien.

Il s'agit de proposer une stratégie globale d'évolution vers une « autoroute apaisée » et d'envisager la reconquête urbaine, rendue possible par cette perspective.

Ceci étant exposé, les parties énoncent :

ARTICLE 1 : CONSTITUTION ET ADHESION AU GROUPEMENT

1.1 Constitution du groupement

Le présent groupement est constitué librement entre les membres. La signature de la présente convention vaut adhésion au groupement de commandes.

Le groupement est constitué entre les signataires de la présente convention, soit :

- L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
- La Région Ile de France
- Le Département du Val de Marne
- Le Département de Seine et Marne
- La Ville de Paris.

Cet accord sera matérialisé par une délibération de l'Organe Délibérant ou de l'Autorité détentrice du pouvoir de décision selon les procédures et les formes propres à chacune des structures membres du groupement.

Ainsi qu'il est précisé à l'article 4, d'un commun accord, les membres du groupement désigne l'A.C.T.E.P. comme coordonnateur du groupement.

1.2 Adhésion et retrait du groupement de commandes

L'admission d'un nouveau membre peut être prononcée par le coordonnateur dès lors que les trois conditions ci-après sont réunies :

- aucun membre du groupement n'a formulé de réserves quant à cette admission de laquelle il a été expressément tenu informé par le coordonnateur
- la procédure de marché définie à l'article 2 n'est pas engagée
- le Conseil d'Administration de l'ACTEP a approuvé cette admission

Les trois conditions étant satisfaites, un avenant à la présente convention sera conclu pour modifier la répartition des dépenses entre les membres du groupement.

Le retrait d'un membre est autorisé pour autant que la procédure de marché définie à l'article 2 n'est pas engagée. Il doit être motivé et communication devra être faite au coordonnateur du groupement de la délibération de l'assemblée délibérante du membre en cause décidant de son retrait du groupement.

Dans le cas du retrait d'un membre, un avenant à la présente convention sera conclu pour modifier la répartition des dépenses entre les membres du groupement.

ARTICLE 2 : OBJET DU GROUPEMENT

La présente convention entre les membres du groupement a pour objet :

- d'une part, de permettre à ses adhérents de mener une procédure de passation commune et d'attribuer le marché précisé au 2.2 de la présente convention au même titulaire,

- d'autre part d'assurer le suivi de l'exécution de la prestation ainsi commandée dans les conditions précisées à l'article 4.2 de la convention.

2.1 Périmètre d'intervention du groupement

Le marché conclu par le présent groupement de commande porte sur le périmètre constitué par l'Autoroute A4 (de Paris au péage de Coutevroult) et ses abords immédiats constitués notamment par les emprises autoroutières non utilisées (délaissés autoroutiers) et par les territoires (communes limitrophes de l'infrastructure) qu'elle traverse.

2.2 Détermination du contrat concerné par le groupement de commande

Le marché passé par le groupement de commandes consistera en la réalisation d'une étude fondée sur une **double approche** :

- une approche globale de la transformation de l'axe, intégrant l'implantation d'un éventuel transport en commun tout en conservant les fonctionnalités de l'autoroute;
- une approche centrée sur la transformation des territoires rendue possible par l'apaisement de l'autoroute.

L'étude devra également échelonner les enjeux et les propositions à court, moyen et long terme.

Elle comportera 3 phases distinctes :

- **Phase 1 - Etat des lieux : Appréhension générale du territoire, de ses forces et de ses faiblesses**

  Diagnostic général et partagé pour mettre en évidence les enjeux de développement de l'ensemble du territoire traversé par l'A4 et les conditions de la réussite du projet : géographie, environnement, paysage, patrimoine, population, déplacements (modélisations), occupation du sol, foncier, réglementation ICTAVRU[1], Règlements d'urbanisme (PPRI[2], PEB[3]…)

- **Phase 2 – Propositions en matière d'évolution de la voirie rapide urbaine et du développement urbain.**

  Propositions d'ensemble en matière de :

  - mobilité et de déplacement, évolution de l'A4 comme voie rapide urbaine d'une nouvelle génération dans une approche systémique (en approfondissement des pistes de réflexions lancées par l'étude de pré faisabilité pour l'implantation d'un TCSP sur l'A4 pilotée par EPAMARNE) ;
  - insertion urbaine de l'A4 et développements urbains nouveaux.

L'étude devra également faire le lien avec le projet et le cluster de la ville durable et avec les évolutions de l'Est parisien envisagées dans les réflexions de Paris Métropole et du Grand Paris Express.

[1] ICTAVRU : Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines
[2] PPRI : Plan de Prévention du Risque Inondation
[3] PEB : Plan d'Exposition au Bruit

❖ **Phase 3 - Plan guide/ plan directeur d'aménagement**

Plan de référence pour définir des grandes orientations d'aménagement du territoire (aspects urbains et mobilité) comprenant des actions à long terme et mesures d'actions à court et moyen termes permettant sa mise en œuvre et l'évaluation de leur coût ainsi que des pistes de réflexions sur les financements à trouver pour réaliser le projet global.

L'étude devra également identifier des secteurs emblématiques ou représentatifs du point de vue des densités, des usages, du paysage et de la perception de l'environnement. Sur ces secteurs, une déclinaison du schéma global d'aménagement sera proposée et permettra une définition plus fine du projet urbain. Ces secteurs ne feront pas l'objet d'une étude de type opérationnelle mais devront être des supports de démonstration.

2.3 Détermination des engagements financiers des parties au groupement

Le coût maximum du marché à conclure dans le cadre du groupement est estimé à 837 200 € TTC (huit cent trente-sept mille deux cents euros toutes taxes comprises) et est réparti selon les principes suivants :

- L'Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien : 51.52 %
- La Région Ile de France : 30 %
- Le Département du Val de Marne : 6.54 %
- Le Département de Seine et Marne : 5.97 %
- La Ville de Paris : 5.97 %

Pour les autres membres du groupement, en attente des délibérations à venir.

Les membres du groupement s'engagent à conclure le contrat objet du groupement de commandes tel que défini à l'article 2.2 de la présente convention à hauteur du plan de financement établi ci-avant.

L'estimation financière de la participation financière de chacun des membres et du contrat est précisée en ***annexe 1*** de la présente convention.

Dans le cas où les résultats de la consultation feraient état d'offres supérieures à l'estimation financière inscrite en annexe à la présente convention, ou dans le cas où le montant des prestations devrait être majoré en cours d'exécution des prestations, les membres devront valider, dans la limite de l'enveloppe globale affectée au groupement par chacune des parties, la réévaluation de la dépense en comité de pilotage avant réunion de la CAO du groupement.
Au-delà de l'enveloppe, la majoration des engagements financiers devra donner lieu, postérieurement à la réunion de la CAO, qui statuera sous réserve de financement, à l'accord ou à une délibération des assemblées délibérantes de chacun des membres l'autorisant et par un avenant à la convention.

La participation de l'Etat au financement de l'étude correspondant à 30% du montant global de l'étude TTC, soit 251 160 €, prendra la forme d'une subvention attribuée versée au coordonnateur et d'une prestation en nature consistant en :

- la mise à disposition de son modèle statique multimodal et de son modèle dynamique
- la modélisation de son offre TC en situation de référence et en situation de projet
- la mise en œuvre des simulations statiques.

La subvention de l'Etat sera attribuée dans le cadre du fonds national pour l'aménagement du territoire (FNADT).

Une convention financière et administrative formalisera le versement de cette subvention.

La participation du Conseil Général de Seine Saint Denis au financement de l'étude correspondant à 1,24% du montant global estimé de l'étude, soit 10 360,25€ prendra la forme d'une subvention attribuée et versée au coordonnateur sur présentation d'un appel de fonds et des justificatifs des dépenses réalisées.

ARTICLE 3 : CADRE JURIDIQUE ET OBLIGATIONS DES MEMBRES

Le groupement ainsi constitué est régi par l'article 8 du décret 2006-975 du 1er août 2006 portant Code des Marchés Publics.

Chaque membre s'engage, en signant la présente convention, à :

- Recenser ses besoins ;
- Avaliser la rédaction des pièces de consultation;
- Respecter les délais de validation demandés par le coordonnateur permettant de respecter le calendrier prévisionnel de l'opération;
- Assister aux réunions du groupement auxquelles il est convoqué par le coordonnateur.

Chacun des membres s'engage à transmettre aux autres membres du groupement toute information relative au marché dont elle aurait connaissance et toute information dont elle serait saisie ainsi que tout document utile à la bonne exécution du marché.

Les membres du groupement s'engagent par la présente convention à céder la propriété des micro-simulations réalisées par le prestataire au coordonnateur du groupement.

Le coordonnateur s'engage à céder la propriété de ses micro-simulations à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Aménagement d'Ile de France (D.R.I.E.A.). Une convention sera signée entre l'Etat et le Coordonnateur à cet effet.

Les membres du groupement conservant la propriété de l'ensemble des résultats des micro-simulations ainsi réalisées.

ARTICLE 4 : DESIGNATION ET ROLE DU COORDONNATEUR

4.1 Désignation du coordonnateur du groupement

Les parties membres sont convenues de désigner l'A.C.T.E.P., pouvoir adjudicateur soumis au code des marchés publics, en qualité de coordonnateur unique du groupement.

Le siège du coordonnateur est situé 48 rue du Général CHANZY, 94 130 Nogent sur Marne.

Le coordonnateur est chargé de procéder à l'organisation de l'ensemble des opérations de sélection, de choix, de signature, de notification et d'exécution du marché ainsi attribué.

Le marché ainsi conclu par le coordonnateur est soumis au code des marchés publics.

4.2 Missions du coordonnateur du groupement

L'ACTEP, coordonnateur, est chargée d'organiser, dans le respect des règles du Code des marchés publics des collectivités territoriales et avec le concours des services des autres membres du groupement, l'ensemble des opérations de sélection des prestataires afin de permettre de répondre à l'expression des besoins des membres du groupement, tels que figurés en annexes.

Le coordonnateur du groupement procédera avec le concours des services des autres membres du groupement:

- à la formalisation du besoin, par l'établissement d'un cahier des charges précisant les missions attendues
- à l'établissement des dossiers de consultation ; à la mise en oeuvre des mesures de publicité, au lancement des consultations ainsi qu'à l'information des candidats (avis d'attribution, candidats non retenus, etc),
- à la synthèse de l'analyse des offres effectuée conjointement par les parties du groupement ;
- à la présentation des dossiers à la commission d'appel d'offres du groupement composée conformément aux dispositions de l'article 8-VII du code des marchés publics,
- à la signature du marché et à sa notification au nom et pour le compte de chacun des membres du groupement ;
- au suivi et à l'exécution du marché au nom de l'ensemble des membres du groupement.

Le coordonnateur gère de la même manière les procédures de relance de la consultation en cas de marché infructueux ou déclaré sans suite. Le coordonnateur a également la mission de signer et notifier les avenants au marché passé par le groupement après accord de ses membres, ainsi que d'en assurer le suivi et l'exécution.

Dans le cadre de ses missions de suivi d'exécution, le coordonnateur devra procéder aux:

- **Suivi administratif et opérationnel de l'exécution des marchés**, comprenant :

  - des comptes rendus en comité de suivi ;
  - la gestion des relations opérationnelles avec le prestataire ;
  - la vérification à chaque phase du respect des programmes et l'élaboration de bilans périodiques et d'un bilan général de l'exécution des prestations dont le suivi incombe au groupement ;
  - l'attestation du service fait.

  Le coordonnateur décide des réunions nécessaires à la préparation et à l'exécution de l'ensemble des marchés nécessaires à la réalisation de l'opération et y convoque l'ensemble des membres du groupement. Chaque membre du groupement a la faculté de demander au coordonnateur d'organiser une réunion du comité de pilotage défini ci-après.

- **Suivi financier** comprenant :

  - la vérification à chaque phase du respect de l'enveloppe financière prévisionnelle
  - le contrôle des factures;
  - la transmission pour mandatement des factures et demandes d'avances à chacun des membres pour la part des dépenses leur incombant, conformément à l'article 5.5 de la présente convention ;

La mission de l'ACTEP comme coordonnateur ne donne pas lieu à rémunération.

Elle est accompagnée dans cette mission par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (A.P.U.R.) dans le cadre de la convention biannuelle signée entre les deux structures.

ARTICLE 5 : MODALITES DE FONCTIONNEMENT DU GROUPEMENT

5.1 Organes de pilotage et de suivi

A. Comité de pilotage

Un comité de pilotage est mis en place et se réunit en tant que de besoin, au cas d'espèce, au démarrage de l'étude et au terme de chacune des phases de l'étude.

Il réunira les représentants dûment habilités des membres du groupement.

Le comité de pilotage aura comme mission essentielle de valider les conclusions de chacune des phases de l'étude.

Avant la réunion du comité de pilotage, le coordonnateur adressera à ses membres un ordre du jour.

Les décisions du comité de pilotage, à défaut de consensus sont prises à la majorité. Chaque membre disposant dans cette hypothèse d'un nombre de voix équivalent à sa part dans le financement du groupement de commandes.

A l'issue du comité de pilotage, un relevé de décisions sera rédigé par le coordonnateur et diffusé après visa de chacun des membres.

B. Comité technique

Un comité technique placé sous la direction du coordonnateur est mis en place et se réunit en tant que de besoin.

Il réunira les membres du groupement, le prestataire du marché conclu et tout autre intervenant pertinent, à la demande faite auprès du coordonnateur, selon les sujets à traiter.

Ce comité de suivi a pour objet d'assurer le même niveau d'information entre les différents acteurs, le suivi de l'avancement de la prestation demandée, la validation technique des études (étapes, phases…).

Un compte rendu de réunion sera rédigé par le coordonnateur, avalisé par les membres du groupement.

5.2 Modalités de passation du marché

La dévolution des marchés concernés par la présente convention sera effectuée selon la procédure d'Appel d'Offre Restreint propre aux marchés d'études, dans le respect de la réglementation relative aux seuils de mise en concurrence, et sur la base du montant estimé cumulé pour tous les membres du groupement.

5.3 Composition de la CAO du groupement

Les membres du groupement sont convenus de confier au coordonnateur, qui ne dispose pas de CAO, le soin de constituer une Commission d'Appels d'Offres spécifique au présent groupement qui sera composée, conformément à l'article 8 VII du code des marchés publics.

Le Conseil d'Administration de L'A.C.T.E.P.constituera la CAO du groupement et en déterminera la composition conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président de la CAO du groupement peut inviter des personnalités compétentes dans les matières objets de la consultation à participer aux CAO avec voix consultative. La CAO du groupement peut également être assistée par des agents des membres du groupement.

Lorsqu'ils y sont invités, le comptable du coordonnateur ainsi qu'un représentant de la DGCCRF peuvent participer aux CAO du groupement, avec voix consultative. Leurs observations seront consignées sur procès verbal.

Sont invités de plein droit à la CAO, avec consultative, les membres du groupement de commandes ainsi que l'Etat représenté par la D.R.I.E.A.

En application de l'article 8 V du code des marchés publics, il revient à la CAO du groupement d'attribuer les marchés au terme des consultations, dans les limites du programme et sous réserve de financement, sous réserve de l'avis de chaque membre du groupement.

5.4 Participation aux frais de fonctionnement du groupement de commandes

Les frais de fonctionnement relatifs à la publicité nécessaire à la mise en concurrence et estimés à ce stade au maximum à 2 950 € TTC (deux mille neuf cent cinquante euros toutes taxes comprises), seront pris en charge par le coordonnateur.

5.5 Modalités d'exécution financière

Le coordonnateur est chargé, au nom et pour le compte des parties, de l'exécution financière des missions qui lui sont confiées dans le cadre de cette convention de groupement, soit :

- d'une part de la mise en œuvre financière de la mission de passation et d'attribution du marché.

- d'autre part de l'exécution financière du contrat

A ce titre, le coordonnateur assure notamment le contrôle de l'exécution, la vérification du service fait et la passation des avenants. Après établissement u service fait, ou en cas d'avance demandée par le prestataire, le Coordonnateur transmet pour mandatement aux autres membres du groupement les factures et demandes d'avance selon la clé de répartition fixée à l'annexe 1 de la présente convention.

Conformément à l'article 1.2 de la présente convention, la sortie anticipée du groupement n'est possible que si la procédure de marché définie à l'article 2 n'est pas engagée.

Une fois ladite procédure engagée, les membres sont tenus de respecter leurs engagements financiers auprès du prestataire.

Rapport :
Le coordonnateur fourni aux membres du groupement un rapport comprenant un bilan de la part du marché exécuté à l'issue de chaque étape de l'étude.

ARTICLE 6 : MODIFICATION DE L'ACTE CONSTITUTIF

Toute modification de la présente convention constitutive fera l'objet d'un avenant qui devra être approuvé par chacun des membres selon les règles qui lui sont propres et dans le respect de la règle du parallélisme des formes.

ARTICLE 7- DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prendra fin à l'achèvement de l'ensemble des consultations et à l'achèvement de la totalité des prestations.

ARTICLE 8 : DISSOLUTION DU GROUPEMENT DE COMMANDES

Le présent groupement peut être dissout par décision du comité de pilotage à la majorité des deux tiers des membres.

ARTICLE 9 RESPONSABILITE DU COORDONNATEUR

Le coordonnateur est responsable des missions qui lui sont confiées par la présente convention. Il fera son affaire de tous les risques pouvant provenir de son activité.

Il est seul responsable vis-à-vis des tiers des dommages de quelque nature que ce soit découlant de ses missions.

Le coordonnateur pourra ester en justice pour les litiges survenant dans le cadre de la procédure de passation et de l'exécution du marché passé par le groupement, au nom et pour le compte des membres du groupement, pour la procédure dont il a la charge. Il informe et consulte les membres du groupement sur sa démarche et son évolution.

ARTICLE 10 DESIGNATION D'UN NOUVEAU COORDONNATEUR

En cas de défaillance ou de retrait du coordonnateur désigné dans la présente convention, le comité de pilotage du groupement procède à la désignation d'un nouveau coordonnateur à la majorité des deux tiers des membres restants.

Un avenant à la présente convention constatera la désignation du nouveau coordonnateur.

ARTICLE 11 REGLEMENT DES LITIGES

Le règlement des litiges entre les parties au groupement est du ressort exclusif du Tribunal Administratif de **Montreuil**.

Toutefois avant toute saisine du tribunal, les parties devront s'efforcer de rechercher un accord amiable.

Le tribunal compétent est le tribunal administratif compétent sur le territoire de chacune des collectivités ayant conclu les contrats correspondant à ses besoins propres.

Fait le ……

Pour l'A.C.T.E.P., Son Président		Pour le Conseil Régional d'Ile de France, Son Président
Pour le Conseil général de Seine et Marne, Son Président	Pour le Conseil général du Val de Marne, Son Président	Pour la Ville de Paris, Son Maire,

Annexe 1

1 - Tableau des dépenses prévisionnelles

	TOTAL MARCHÉ
Phase 1 - Etat des lieux	**837 200.00 € TTC**
Phase 2 – Propositions en matière d'évolution de la voirie rapide urbaine et du développement urbain	
Phase 3 - Plan guide/ plan directeur d'aménagement	

2 - Tableau de répartition des dépenses prévisionnelles

Estimation de l'étude : 837 200 €TTC

	taux	**Participation (maximale)**
ACTEP	51.52%	**431 291,23 €**
Région Ile de France	30,00%	**251 160,00 €**
Conseils généraux	12.51%	**104 748.77 €**
Ville de Paris	5.97%	**50 000,00 €**

	participation	**taux final**
Conseil général du Val de Marne	**54 748,77 €**	6,54%
Conseil général de Seine et Marne	**50 000.00 €**	5.97%

Annexe 2

Evaluation des frais de fonctionnement du groupement de commande

	Prix unitaire	Quantité	Coût HT
Publicité			
Parution BOAMP (400 lignes + 200 lignes à 3,25 € la ligne)	3,25 €	600	1 950,00 €
Dossier remis au candidat (CD)	50,00 €	20	1 000,00 €
Sous total			**2 950,00 €**